



BMW Z4 Coupé

De beul van Beieren

Autotest | Dit is een extra verkeersbericht. De "Beul van Beieren" is los. Sportwagens moeten de binnenspiegel extra in de gaten houden. Auto's met caravan wordt geadviseerd niet de weg op te gaan. De beul is herkenbaar aan een gedrongen, gespierd uiterlijk en de initialen "BMW" op de achterzijde, gevolgd door de roepnaam "Z4 Coupé M". De BMW Z4 Coupé M is het laatst gesignaleerd nabij de redactie van Autozine.

Beierse Motoriek Werken staan bekend om hun sportieve karakter. Wanneer aan de naam "BMW" de letter "M" wordt toegevoegd verandert zo'n sportieveling in een topatleet. Bij een BMW M draait alles om prestaties en is alleen het beste goed genoeg.

De BMW Z4 Coupé M is echter anders. Sportiviteit heeft plaatsgemaakt voor niets ontziende agressie gevoed door pure testosteron. In tegenstelling tot de BMW's M3, M5 en M6 is de Z4 Coupé M geen extreem snelle reisauto, maar een ronduit brutaal racemonster dat iedere vorm van raffinement vreemd is.



Mooi van lelijkheid

Dat laatste geldt misschien wel het meeste voor het uiterlijk. De gewaagde ontwerpstyl van BMW gaat inmiddels enkele jaren mee, maar dat gedurfde concept is extreem doorgevoerd in de Z4. De Z4 is een wild samenraapsel van bollingen en hollingen die doorlopen tot op het dak. Met een kwartet verchromde uitlaatpijpen, luchthappers in plaats van breedstralers en "M"-logo's op ieder stuk blank plaatwerk is de Z4 Coupé mooi van lelijkheid.

Ook binnenin het monster kan het niemand ontgaan dat dit de M-uitvoering is. Nog duidelijker is dat dit een pure sportcoupé is. De twee waaghalzen die zich in het beest wagen, zitten bijzonder laag. De stoelen zijn bijna op de achteras geplaatst voor optimale communicatie met de auto.



Claustrofobie

Het interieur is uitgevoerd in sober zwart met de nodige kevlar panelen. Dat versterkt het claustrofobische gevoel, want de ruimte is minimaal. Bestuurders langer dan 1 meter 80 kunnen alleen redelijk zitten door de met leder beklede sportstoel geheel onderuit te zetten, maar komen dan bijna tegen het dashboard met de knieën. De Z4 Coupé is vanuit deze benauwde positie goed te overzien, maar door de zeer vlak liggende achterraut beperkt het zicht in de binnenspiegel zich tot de onderbumpers van het achterop komende verkeer (voor zover dat de Z4 ooit kan naderen).



In tegenstelling tot de andere M-modellen is de Z4 niet voorzien van een computer om het karakter van de motor, het aangrijpingspunt van de koppeling of de dosering van het gas te regelen. Sterker nog, het gehele "iDrive"-systeem ontbreekt. Dit is een pure sportwagen en dat karakter mag niet worden gehinderd door computers en andere bemoeials. Desondanks is de Z4 wel voorzien van airconditioning, een audiosysteem en cruise-control. Tractiecontrole en een anti-slip regeling behoren ook tot de standaard uitrusting.

Terwijl andere snelle BMW's zijn voorzien van een geavanceerde automatische versnellingsbak of een Formule 1 stijl schakelsysteem met hendels achter het stuurwiel, prijkt in het interieur van de Z4 een conventionele versnellingspook. Ook een elektronische launch control ontbreekt. Kortom: bij de Z4 Coupé M komt het allemaal aan op het talent en vooral de durf van de bestuurder.

Remmen los

De 343 pk / 365 Nm sterke krachtbron onder de lange motorkap doet er alles aan om die durf op de proef te stellen. De motor is niet voorzien van een turbo of andere hulpstukken. Dit is een ongecompliceerde brutekracht-machine die mede daarom uiterst alert reageert.



Na de start klinkt een korte brul waarna de motor opmerkelijk rustig en mooi loopt. Het oranje gebied van de toerenteller begint de eerste minuten bij 5.500 toeren per minuut, maar gaandeweg trekt de verlichting zich terug tot de beloofde 7.900 toeren waarbij de Z4 het volle vermogen in de strijd gooit. De koppeling grijpt bruusk aan en vanaf de eerste minuut barst een strijd los. Wie is hier de baas? De auto of de bestuurder?

Dit is geen coupé die bij dagelijks gebruik kalm en comfortabel is zolang de motor niet wordt geprovoceerd. De Z4 M is altijd alert en ronduit opdringerig. De geringste beweging van de rechtervoet is goed voor een instant versnelling. Laag in de toeren in de zesde versnelling is de Z4 al sneller dan menig andere auto.

Kalm meekruipen met stadsverkeer is een hele opgave. Een forse verkeersdrempel is, gezien de oorlogswonden die de testauto inmiddels met zich meedraagt, een onneembare barrière. De Z4 Coupé M is indrukwekkend, maar eigenlijk te snel en te rauw voor de openbare weg.

De geventileerde schijfremmen rondom doen hun werk prima en zijn goed te doseren. Toch is het stopvermogen niet zo overweldigend als dat van een M5, die de natuurwetten lijkt te tarten.

Grof geweld

Wanneer de Z4 Coupé M de ruimte krijgt en het gaspedaal tot de vloer wordt ingedrukt, wordt deze beul niet boos of kwaad. Die stadia worden overgeslagen om direct ruimte te maken voor ziedende woede; de Z4 raast, tiert en laat geen spaan heel van alles en iedereen. De horizon komt

alarmerend snel dichterbij en de naald van de snelheidsmeter blijft resoluut klimmen. Over het gehele toerenbereik is het acceleratievermogen fenomenaal en de versnellingsbakverhoudingen zijn zo gekozen dat na het schakelen direct weer volop trekkracht voor handen is.

De eerst zo rustig draaiende motor laat zonder tussenpauze of zonder waarschuwing een furieuze metalen schreeuw horen die zo intimiderend is dat andere weggebruikers vanzelf opzij gaan. Terwijl de kostbare Euro98 benzine rijkelijk door de kelken van de zescilinder stroomt, pompt de testrijder de adrenaline op volle kracht door het lijf. Ook eind november, is de Z4 goed voor een bezwete rug en klamme handen.

Sturen

De Z4 Coupé M is niet zomaar extreem krachtig, het onderstel kan die kracht ook verwerken. Zoals dat hoort bij een BMW, is het gewicht evenredig verdeeld over de voor- en achterwielen.

Daarnaast is het speciale M-onderstel keihard, maar niet zo hard dat helemaal geen ruimte meer is voor comfort. Als de Z4 gaat vermoeien, dan is dat door het motorgeluid en niet door het harde onderstel. Tegelijkertijd is de auto zo stevig geveerd dat de wegligging minstens zo spectaculair is als het acceleratievermogen.

De besturing is aangenaam zwaar (en met een druk op de "Sport"-knop nog zwaarder) en uiterst direct. De Z4 Coupé blijft tot op ridicul hoog snelheid neutraal, daarop volgt een hint van onderstuur (weggliden over de voorwielen). Tegelijkertijd is altijd perfect aan te voelen waar de grenzen liggen en is overstuur (uitbreken van de achterzijde) gemakkelijk te forceren en te corrigeren. Daarbij grijpt het elektronisch stabiliteits programma voor BMW begripen opmerkelijk vroeg in. Uiteraard is dit computergestuurde vangnet uit te schakelen om deze Beierse beul nog meer slagkracht te geven.



Conclusie

De "Beul van Beieren" is los en heeft genadeloos hard toegeslagen op de redactie van Autozine. Binnen enkele dagen zijn vele liters ongelode superbenzine door de benzineleidingen gestroomd en heeft menig redacteur de "M"-ervaring op de puurste manier mogen beleven.

De BMW Z4 Coupé M is geen elegante coupé, geen snelle comfortabele reisauto en al helemaal geen geinig tweezittertje. Dit is een ongecompliceerde, brute sportwagen van het oude stempel met een ongegeneerde overdosis aan motorvermogen, een subliem onderstel en uitmuntende communicatie naar de bestuurder. De BMW's M5 en M6 zijn in theorie nog sneller, maar de Z4 Coupé M is door het compromisloze karakter veruit het spectaculairst. ■



Specificaties

BMW Z4 Coupe M

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	411 x 178 x 129 cm
Wielbasis	250 cm
Gewicht	1.495 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	245/300 l
Bandenmaat	225/45ZR18

Motor en prestaties



Motorinhoud	3246 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	343 pk @ 7900 tpm
Koppel	365 Nm @ 4900 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	12,1 l / 100 km
Verbruik stad	18,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	292 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 88.100,-
Prijs instapmodel	€ 56.170,-